2013 no. 59

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

MINISTERIËLE REGELING van 28 augustus 2013 ter uitvoering van de artikelen 8, vierde lid, 53, 64, derde lid, van het Landsbesluit luchtverkeer (AB 2008 no. 44) (Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties)

Uitgegeven, 4 september 2013

De minister van Justitie en Onderwijs,

A.L. Dowers

De minister van TOERISME, TRANSPORT en ARBEID,

In overweging genomen hebbende:

dat het ter uitvoering van het Landsbesluit luchtverkeer (AB 2008 no. 44) en van de voorschriften vastgelegd in de diverse delen van Bijlage 10 van het Verdrag van Chicago (Stb. 1947, H 165), noodzakelijk is regels vast te stellen ten aanzien van de navigatie- en telecommunicatie-installaties in grondstations en aan boord van luchtvaartuigen, alsmede ten aanzien van de bediening van die apparatuur;

Gelet op:

de artikelen 8, vierde lid, 53, 64, derde lid, van het Landsbesluit luchtverkeer (AB 2008 no. 44);

HEEFT BESLOTEN:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

ADF	:	een automatische richtingzoeker aan boord van een luchtvaartuig om de richting naar een NDB te bepalen (automatic direction finder);
Bijlage 10, Vol. I	:	Bijlage 10, deel I (Radio Navigaton Aids), van het Verdrag van Chicago;
Bijlage 10, Vol. III	:	Bijlage 10, deel III (Communication Systems), van het Verdrag van Chicago;
Bijlage 10, Vol. IV	:	Bijlage 10, deel IV (Surveilleance Radar and Collision Avoidance Systems), van het Verdrag van Chicago;
Bijlage 10, Vol. V	:	Bijlage 10, deel V (Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization), van het Verdrag van Chicago;
DME	:	een installatie die aan boord van een luchtvaartuig de directe afstand bepaalt tussen een luchtvaartuig en een grondbaken (distance measuring equipment);
ELT	:	noodradiobaken met een zendfrequentie van 406 MHz (emergency locator transmitter);

NDB	:	een rondomstralend radiobaken op de grond met een vaste antenne (non directional beacon);
Radiaal	:	de richting vanuit een VOR-grondbaken ten opzichte van het magnetisch noorden ter plaatse van het grondbaken;
RNAV	:	een navigatiesysteem dat luchtvaartuigen in staat stelt een route te volgen tussen twee willekeurige punten, binnen voorgeschreven nauwkeurigheidsgrenzen, zonder dat het nodig is over specifieke nagivatie-installaties op de grond te vliegen (Area Navigation);
RVSM luchtruim	:	het luchtruim vanaf FL290 tot en met FL410 waarin een reductie van de verticale separatie van 2000 naar 1000 voet tussen vliegtuigen wordt toegepast (reduced vertical separation minimum);
SSR-transponder	:	een radarbeantwoordingssysteem met informatie over de identiteit en eventueel de hoogte van het luchtvaartuig (secondary surveillance radartransponder);
VOR	:	een op de grond geplaatste zendsysteem dat het mogelijk maakt om een vanuit het vliegtuig geselecteerde radiaal te onderscheppen of te volgen door middel van fasevergelijking (very high frequency omnidirectional range).

Hoofdstuk 2 Navigatie- en telecommunicatie-installaties

Artikel 2

1. Voor het uitvoeren van een vlucht in de Beatrix Control Zone is een luchtvaartuig niet zijnde een staatsluchtvaartuig, voor zover het betreft een vliegtuig met turbine motoren met een maximaal toegelaten startmassa boven 5700 kg of met een goedgekeurde configuratie voor meer dan 19 zitplaatsen voor passagiers, uitgerust met een Airborne Collision Avoidance System van de tweede generatie (ACAS II) dat voldoet aan de eisen gesteld in Bijlage 10, Vol. IV.

2. Het eerste lid is niet van toepassing indien de Directie Luchtvaart met betrekking tot dat luchtvaartuig een daartoe strekkende verklaring heeft afgegeven. De verklaring wordt meegevoerd tijdens de vlucht.

Artikel 3

1. Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in de Beatrix Control Zone is een luchtvaartuig uitgerust met:

a. een VHF-zend/ontvangstinstallatie met kanaalafstanden van 8,33 kHz of 25 kHz, waarmee een voortdurende tweezijdige radioverbinding kan worden onderhouden met de betrokken luchtverkeersdienst op de daartoe bestemde frequenties zoals

gepubliceerd in de AIP en met kanaalafstanden van 8,33 kHz, indien IFR-vluchten boven vliegniveau 195 worden uitgevoerd;

b. een installatie die het mogelijk maakt een VOR te gebruiken, van welke installatie voor het uitvoeren van vluchten op vliegniveau 100 en hoger een dubbele uitvoering nodig is;

c. een DME;

d. een ADF;

e. een SSR-transponder met mode S/ELS, die voldoet aan de eisen, gesteld in Bijlage 10, Vol. IV, en

f. indien in de door de Minister daartoe aangewezen delen van het luchtruim wordt gevlogen, een SSR-transponder met mode S/EHS, die voldoet aan de eisen, gesteld in Bijlage 10, Vol. IV.

2. Het eerste lid, onderdelen a tot en met d, zijn niet van toepassing op staatsluchtvaartuigen, indien deze beschikken over een UHF-zend/ontvangstinstallatie en beschikken over een systeem met een gelijkwaardig veiligheidsniveau als de systemen, genoemd in de onderdelen b, c en d.

Artikel 4

1. Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht of een gecontroleerde VFR-vlucht is een luchtvaartuig uitgerust met telecommunicatie-installaties die ten minste voldoen aan de eisen, gesteld in Bijlage 10, Vol. V, van het Verdrag van Chicago. Bij het gebruik van de telecommunicatie-installaties wordt mede Bijlage 10, Vol. V, hoofdstukken 3 en 4, in acht genomen.

2. Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht of een gecontroleerde VFR-vlucht in de Beatrix Control Zone voldoet een luchtvaartuig dat is uitgerust met apparatuur voor satelliet-telecommunicatie, aan hoofdstuk 4, “Aeronautical mobile satellite service”, Part I, van Bijlage 10, Vol. III.

3. Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht of een gecontroleerde VFR-vlucht in de Beatrix Control Zone voldoet een luchtvaartuig dat is uitgerust met een Selective calling system (SELCAL), aan de eisen van hoofdstuk 3, “SELCAL sytem”, Part II, van Bijlage 10, Vol. III.

Artikel 5

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht is een luchtvaartuig uitgerust met navigatie-installaties die ten minste voldoen aan de eisen, gesteld in Bijlage 10, Vol. I, van het Verdrag van Chicago.

Artikel 6

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in het RVSM-luchtruim in het luchtverkeersleidingsgebied Curaçao boven het grondgebied van Aruba is een luchtvaartuig, niet zijnde een staatsluchtvaartuig, uitgerust met één of meerdere

navigatie-installaties die voldoen aan de eisen zoals gesteld in Bijlage 6, Volume I, "International Commercial Air Transport – Aeroplanes" of Bijlage 6, Volume II, " International General Aviation - Aeroplanes, van het Verdrag van Chicago en dient het luchtvaartuig goedgekeurd te zijn om vluchten in RVSM luchtruim uit te voeren.

Artikel 7

1. Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in de Beatrix Control Zone, behalve in gebieden met de classificatie G beneden 1500 voet AMSL, is een luchtvaartuig uigerust met een SSR-transponder met mode S/ELS of 4096 code mogelijkheden in mode A met automatische hoogterapportering in mode C, die voldoet aan de eisen, bedoeld in Bijlage 10, Vol. IV. Indien het eerste bewijs van luchtwaardigheid met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig is afgegeven na 30 maart 2005 is het luchtvaartuig uitgerust met een SSR-transponder met mode S/ELS, die voldoet aan de eisen bedoeld in Bijlage 10, Vol. IV.

2. In bijzondere luchtverkeersdienstverleningsgebieden kan de Minister ontheffing verlenen van het voorschrift van het eerste lid.

Hoofdstuk 3 Gebruik van transponders en 24-bit luchtvaartuigadres

Artikel 8

Voor het uitvoeren van een vlucht in de Beatrix Control Zone wordt een SSR-transponder als volgt gebruikt:

a. indien het luchtvaartuig is voorzien van een bruikbare SSR-transponder schakelt de gezagvoerder deze in gedurende de gehele vlucht ongeacht of het luchtvaartuig zich binnen het luchtruim bevindt waar de SSR-transponder is voorgeschreven voor luchtverkeersleidingsdoeleinden;
b. behalve in het geval van nood, bij verlies van tweezijdige radioverbinding of indien het luchtvaartuig is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging, wordt door de gezagvoerder de hoogteuitlezing in mode C aangezet, en wordt:
   1°. de mode A code geselecteerd die individueel is verstrekt door de betrokken luchtverkeersdienst waarmee contact wordt onderhouden,
   2°. de transponder aangezet en de mode A code geselecteerd in overeenstemming met de desbetreffende regionale burgerluchtvaartovereenkomst, of
   3°. bij afwezigheid van aanwijzingen van de betrokken luchtverkeersdienst en de desbetreffende regionale burgerluchtvaartovereenkomst mode A code 2000 ingesteld, tenzij door de betreffende luchtverkeersleidingsdienst een andere opdracht is verstrekt;
c. indien de luchtverkeersdienst vraagt de mogelijkheden van de aan boord aanwezige SSR-transponder te specificeren, geeft de gezagvoerder van het luchtvaartuig dit aan door de letters te gebruiken die voor dat doel zijn omschreven bij punt 10 van het vliegplanformulier;

d. indien de luchtverkeersdienst middels de term “confirm squawk” vraagt om de geselecteerde code te bevestigen, verifieert de gezagvoerder de code op de SSR-transponder, stelt zo nodig de toegewezen code opnieuw in, en bevestigt de luchtverkeersdienst de geselecteerde code zoals weergegeven op de SSR-transponder;
e. de bijzondere identificatiemogelijkheid SPI of IDENT wordt uitsluitend gebruikt op verzoek van de betrokken luchtverkeersdienst;
f. indien een luchtverkeersdienst om informatie over de vlieghoogte vraagt tijdens mondelinge communicatie, verstrekt de gezagvoerder deze informatie door de vlieghoogte te melden die op zijn hoogtemeter wordt aangegeven en wel in de dichtstbijzijnde eenheid van 30 meter of 100 voet;
g. in luchtvaartuigen die zijn uitgerust met een SSR-transponder met mode S met de mogelijkheid om het luchtvaartuig te identificeren, stelt de gezagvoerder die identificatie zodanig in dat deze correspondeert met de identificatie die is gespecificeerd onder punt 7 van het vliegplan of, als geen vliegplan wordt ingediend, het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk van het luchtvaartuig;
h. in geval van nood stelt de gezagvoerder de SSR-transponder in de op mode A code 7700, tenzij tevoren een individuele identificatiecode is verstrekt en ingesteld en de gezagvoerder geen bijzondere reden aanwezig acht om mode A code 7700 alsnog in te stellen;
i. bij verlies van tweezijdige radioverbinding met de betrokken luchtverkeersdienst tijdens een gecontroleerde vlucht stelt de gezagvoerder de transponder in op mode A code 7600;
j. indien het luchtvaartuig is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging, tracht de gezagvoerder de SSR-transponder in te stellen op mode A code 7500, tenzij de omstandigheden het gebruik van mode A code 7700 rechtvaardigen;
k. indien een gezagvoerder mode A code 7500 heeft geselecteerd en de luchtverkeersdienst vraagt deze selectie te bevestigen, antwoordt hij afhankelijk van de omstandigheden bevestigend of helemaal niet.

Artikel 9

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in de Beatrix Control Zone wordt, tenzij door de betreffende luchtverkeersdienst een andere opdracht is verstrekt of afwijkende voorschriften van toepassing zijn door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht, een SSR-transponder als volgt gebruikt:
a. de SSR-transponder wordt onmiddellijk voorafgaand aan de opstijging in werking gesteld en in werking gehouden tot de landing;
b. de SSR-transponder wordt ingesteld op de individuele identificatiecode die laatstelijk is verstrekt door de betrokken luchtverkeersdienst;
c. zolang geen individuele identificatiecode is verstrekt, wordt mode A code 2000 ingesteld;
d. indien voor het vertrek blijkt dat de SSR-transponder niet of niet goed werkt en niet voor vertrek kan worden hersteld, wordt:

1°. de betrokken luchtverkeersdienst hierover zo spoedig mogelijk en bij voorkeur voorafgaand aan het indienen van het vliegplan ingelicht, en
2°. een vliegplan ingediend met als bestemming het dichtsbijzijnde geschikte luchtvaartterrein waar herstel kan plaatsvinden, met vermelding van de staat van de SSR-transponder onder punt 10 van het vliegplanformulier;

e. indien na het vertrek blijkt dat de SSR-transponder niet of niet goed werkt, wordt rekening gehouden met beperkingen bij de uitvoering van het vliegplan;
f. na de landing wordt al het mogelijke verricht om de SSR-transponder te laten herstellen of vervangen voor de volgende vlucht;
g. indien herstel of vervanging ter plaatse niet mogelijk is, wordt:
1°. de betrokken luchtverkeersdienst hierover zo spoedig mogelijk en bij voorkeur voorafgaand aan het indienen van het vliegplan ingelicht, en
2°. een vliegplan ingediend met als bestemming het dichtstbijzijnde geschikte luchtvaartterrein waar herstel kan plaatsvinden, met vermelding van de staat van de SSR-transponder onder punt 10 van het vliegplanformulier.

Artikel 10

1. Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in de Beatrix Control Zone zijn de volgende voorschriften voor het gebruik van SSR-transponder van toepassing:
a. het gebruik van een SSR-transponder met de mode S of 4096 codemogelijkheden in mode A met automatische hoogterapportering in mode C is verplicht in het luchtruim met de classificatie A, B, C, D of E;
b. in het luchtruim met de classificatie F en G wordt mode A code 7000 ingesteld.

2. De voorschriften, bedoeld in het eerste lid, zijn niet van toepassing, indien door de betreffende luchtverkeersdienst een andere opdracht is verstrekt of afwijkende voorschriften van toepassing zijn door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht.

Artikel 11

1. Vliegtuigen in de categorie “International Commercial Air Transport”, die lange afstandsvluchten uitvoeren boven water, zijn uitgerust met ten minste twee ELT’s waarvan één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

2. Vliegtuigen in de categorie “International Commercial Air Transport”, die vluchten uitvoeren boven door de Minister aangewezen gebieden boven land, zijn uitgerust met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

3. Vliegtuigen in de categorie “International General Aviation”, die lange afstandsvluchten uitvoeren boven water of vluchten uitvoeren boven door de Minister aangewezen gebieden boven land, zijn uitgerust met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

4. Prestatieklasse 1 en 2 helikopters, die vluchten uitvoeren boven water en op een afstand van meer dan 10 minuten op normale kruissnelheid vliegen vanaf land en prestatieklasse 3 helikopters in dezelfde categorie, die vluchten boven water

uitvoeren buiten autorotatie- of noodlandingsafstand van land, zijn uitgerust met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt en ten minste één overlevings-ELT die met de hand geactiveerd wordt in een reddingsvlot.

5. De ELT's, bedoeld in de voorgaande leden, voldoen aan de eisen, gesteld in Bijlage 10, Vol III, Part II.

Artikel 12

1. De Minister kent aan elk Arubaans luchtvaartuig op aanvraag een 24-bit luchtvaartuigadres toe dat geregistreerd wordt in een gegevensbestand, aangehouden door de Directie Luchtvaart.

2. Gebruikers van luchtvaartuigen die ELT's vervangen, plaatsen ELT's die geprogrammeerd zijn volgens het desbetreffende protocol van de Directie Luchtvaart.

3. De toekenning van het 24-bit luchtvaartuigadres, bedoeld in het eerste lid, geschiedt door tussenkomst van de directeur van de Directie Luchtvaart. Bij de aanvraag wordt het registratiekenmerk, het type en het serienummer van het luchtvaartuig vermeld.

4. De door de Minister toegekende 24-bit luchtvaartadressen, de ELT programmeringscode alsmede de wijzigingen daarin, worden naar de Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba verzonden. Uitsluitend ELT's die zijn geprogrammeerd op de in dit artikel bedoelde wijze worden naar de Kustwacht verzonden.

Hoofdstuk 4 Grondstations

Artikel 13

De luchtverkeersdienst draagt er zorg voor dat de door hem gebruikte navigatie- en telecommunicatie-installaties voldoen aan de eisen en specificaties gesteld in Bijlage 10 van het Verdrag van Chicago en, voor zover van toepassing, aan de eisen inzake plaatsing van die systemen of van onderdelen daarvan.

Artikel 14

De luchtverkeersdienst voldoet om zijn taak bij het verlenen van luchtverkeersdienstverlening naar behoren te kunnen verrichten aan de normen, aanbevelingen en procedures van hoofdstuk 3, "Aeronautical telecommunication network" van Bijlage 10, Vol. III. Bij het verlenen van luchtverkeersdienstverlening wordt mede Bijlage 10, Vol. V in acht genomen.

Artikel 15

Het vaste telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart voldoet aan Bijlage 10, Vol. III, Part I, hoofdstuk 8, "AFTN Network" van het Verdrag van Chicago.

Artikel 16

Indien een luchtvaartuig uitgerust is met een Selective calling system (SELCAL), voldoet dat systeem aan de eisen, gesteld in Bijlage 10, Vol. III, Part II, hoofdstuk 3, “SELCAL system” van het Verdrag van Chicago.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 17

Bijlage 10 van het Verdrag van Chicago wordt ter inzage gelegd bij de Directie Luchtvaart.

Artikel 18

1. Deze ministeriële regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van haar plaatsing in het Afkondigingblad van Aruba.
2. Zij kan worden aangehaald als Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties.

O.E. Oduber